NUMER ZAWIERA: „O obowiązku każdego obywatela“, „Z życia twórcy samochodu“, „Zawody motocyklowe na piasku“, „O konkursie jazdy terenowej“, „Odpadające skrzydła“, „Skreślenie budżetu lotnictwa w Niemczech“, „Piloci raidów, bądźcie dyskretni“, „Modelarstwo lotnicze“, i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16.940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TEL. 85-68

Rok II. 21 maja 1929 r. Nr. 21 (49).

WIELKIM DZIEŁEM ZBIOROWYM,

stworzonym przez prawdziwy entuzjazm pracy JEST POWSZECHNA WYSTAWA KRAJOWA

„... Stajemy więc dzisiaj Panie Prezydencie przed Tobą, aby spełnić ten dług moralny, jaki wobec Ciebie zaciągnęliśmy, prosząc, żebyś raczył przyjąć protektorat nad Powszechną Wystawą Krajową. Staję przed Tobą, Dostojny Protektorze, aby Ci oddać klucze Wystawy, wiem, że to co zobaczysz nie jest dziełem pod każdym względem doskonałym, bowiem jesteśmy jeszcze Państwem młodym, sądzę jednak, że tak jak Ty, tak samo i dostojni reprezentanci zagranicy patrzeć będą na tę Wystawę, jak na wielkie dzieło zbiorowe, stworzone przez prawdziwy entuzjazm pracy“...

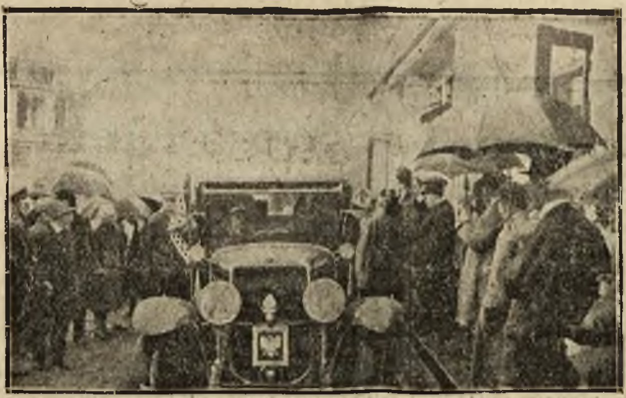
Jak wiele prostoty, jak wiele zapału i prostolinijności, cechowały te słowa, wypowiedziane w uroczystym dniu otwarcia P. W. K. do Najdostojniejszej osoby Rzeczypospolitej, przez dr. Stanisława Wachowiaka.

Powszechna Wystawa Krajowa— Wielkie *dzieło zbiorowe, stworzone przez prawdziwy entuzjazm pracy.*— Tak, inaczej też P. W. K. nazwać nie można. Stu osiemdziesięciu przedstawicieli obcych Państw, dyplomacji i attaché wojskowych, 3000 zaproszonych gości, *przekonało się o tym dziele zbiorowym* Polski Odrodzonej.

P. W. K. daje dowód jak wiele, bardzo wiele, uczyniono w ciągu 10 lat, od czasu odzyskania Niepodległości. Setki pawilonów, gmachów, od najmniejszych do kolosów, powstało na obszernych terenach. Powstały one w szalonym tempie. Dziś już widzi się wszystko gotowe, a reprezentanci firm spokojnie informują zwiedzających. Jeszcze na parę dni przed otwarciem, w dzień i w nocy tysiące robotników, setki organizatorów, przedstawicieli przemysłu, handlu i rolnictwa pracowało tworząc to wielkie dzieło. Tam gdzie wieczorem jeszcze była zorana ziemia; o świcie powstawały gotowe ulice. Tam, gdzie na dwa, trzy dni przed otwarciem, były jeszcze doły pod fundamenty, na dzień 16 maja stały już pawilony zapełnione eksponatami. Samo przewiezienie setek eksponatów, to praca nielada, eksponaty ważące dziesiątki tysięcy kg.; roje inżynierów, techników, mechaników ustawiało je, montowało, *by w dniu otwarcia wszystko było na swoim miejscu,* w ruchu, i obrazowało reprezentowaną dziedzinę.



Fragment z PKW. Na lewo w głębi, część pawilonu ciężkiego przemysłu, kiosk LOPP., w dali — wieża wiertnicza przemysłu naftowego, na prawo: „Biały domek“ Z. M. „Ursus“ i Stow. Mechaników z Ameryki.



Pomimo ulewnego deszczu, p. Prezydent zwiedził w dniu 16 maja, pawilon z eksponatami Z. M. „Ursus“. Zdjęcie przedstawia moment odjazdu p. Prezydenta z przed pawilonu.



Flagi niemal wszystkich państw wywieszone na reprezentacyjnym hotelu PWK. „Polonja“, oraz szeregi samochodów należących do różnych ambasad, pose stw i attaché, dawały znać o dniu otwarciu wystawy.

Tak, jak jest trudno zwiedzić całą wystawę, w ciągu nawet pięciu dni, tak jest niemożliwem opisać dokładnie, co jest i będzie wystawiane. Można tylko *streścić się do kilkudziesięciu entuzjastycznych słów,* na cześć jej twórców i organizatorów.

Słowa dostojnego protektora wystawy, dały to uznanie w mowie Jego w dniu otwarcia:

...Niesiono przez szereg miesięcy na powszechną wystawę krajową wszystko, co Polska miała najlepszego. Przebogate skarby ziemi, wydobyte ręką polskiego górnika, wyroby przemysłu i rzemiosła, plony ziemi, zebrane spracowaną dłonią rolnika, wielki dorobek kultury i umysłowy; jeżeli samo dzieło powszechnej wystawy krajowej jest wymownym przykładem, czego może dokonać skoncentrowany wysiłek i wola oraz zmysł organizacyjny, to z drugiej strony treść tych setek pawilonów pozwoli nam uzyskać głęboki wgląd w szarą codzienną pracę całego narodu, pozwoli nam docenić wielkość bogactw tą pracą wytworzonych, a zarazem zdać sobie sprawę z tych wszystkich braków i zaniedbań, których naprawienie musi być naszym nakazem i hasłem na najbliższą przyszłość. Największą bowiem wartością jest zdolność i zamiłowanie do pracy, gdyż tylko praca umożliwia wyzyskanie bogactw naturalnych, zapewnia dobrobyt, spokój wewnętrzny, umożliwia największe napięcie twórczości umysłowej.

Wystawiony przed nami dorobek pracy polskiej — dorobek wielki, umocni w szerokich masach szacunek dla rodzimej produkcji, stanie się potężną dźwignią zwiększenia jej tempa, stanie się dla młodego pokolenia najlepszą szkołą poszanowania pracy i jej zrozumienia“... „Otwierając powszechną wystawę krajową, składam jej twórcom, p. prezydentowi m. Poznania, Ratajskiemu i p. dr. Wachowiakowi, wyrazy uznania i podzięki za to wielkie i pożyteczne dzieło, oraz najserdeczniejsze życzenia, ażeby spełniła ona wszystkie ich życzenia i stała się tem, czem je mieć pragnęli: wielkim przeglądem dorobku gospodarczego i kulturalnego całego narodu, oraz widomym symbolem jego zjednoczenia“.

Dziś więc, obowiązkiem każdego obywatela, jest zwiedzenie wystawy, i szerzenie hasła:

Jedź na Powszechną Wystawę Krajową!

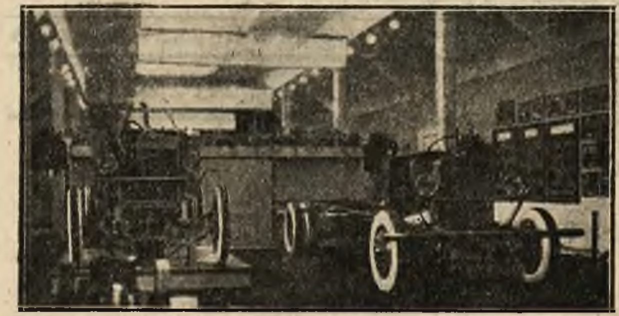
Z działu lotnictwa i automobilizmu, na P. W. K. wystawiła dotychczas całkowicie, swo-



Oryginalny pomnik siewcy, na placu, przed wejściem głównym na PKW. Na lewo fragment pawilonu p. n. „Wieża górnośląska“, w pawilonie tym wystawione są samochody— CWS,—konstrukcji inż. Tańskiego.

je eksponaty tylko: Zakłady Mechaniczne „Ursus" i CWS, z których „Ursus" w własnym pawilonie, CWS w pawilonie ogólnym p. n. „Wierzy górnośląskiej".

W tym samym pawilonie, wystawiono po raz pierwszy wyprodukowane w Polsce przez pomorską fabrykę wyrobów gumowych—„Pol. Przem. Gum. Pepege" opony. Narazie fabryka rozpoczęła produkcję opon do samochodów: Ford i Chevrolet. Pierwsze próby produkcji rozpoczęto w końcu ub. r., dały one dodatnie wyniki, tak że do produkcji masowej przystąpiono dopiero przed 6-ma tygodniami. Obecnie już fabryka wytwarza po 100 sztuk opon na dobę. Nieustępują one, w swej jakości w niczem wyrobom obcym, po za tem są tańsze 10—15% od zagranicznych.



Wnętrze pawilonu Zakł. Mech. „Ursus". Na wzniesieniu podwozie typu A z silnikiem w przekroju, obok podwozie typu AW.

Wielkim powodzeniem, cieszy się na wystawie pawilon z eksponatami Zakł. Mech. „Ursus". Pawilon ten w dniu otwarcia zwiedził p. Prezydent. Już w drugim dniu wystawy dokonano w nim parę tranzakcji. Pierwszego „Ursusa" nabyły władze powiatowe we Wrześni. Zwiedzających pawilon interesuje najbardziej, powozie typu A, silnik którego, skrzynka biegów oraz chłodnica, są przedstawione w dobrze obmyślonym przez inż. fabryki p. Kraczkiewicza przekroju, tak, że podwozie i silnik przedstawia samochód na biegu, a dowcipnie wkręcone w świece małe żarówki elektryczne, zapaleniem przedstawiają zapłon tychże.

Obok podwozia typu A, wystawiono podwozie AW i silnik Diesl'a o mocy 200 KM. (silnik w dzień zdajduje się w ruchu, a część energji wytwarzanej przez prądnicę wykorzystana jest: na oświetlenie pawilonu, uruchomienie kilkunastu dużych tokarek i obrabiarek, znajdujących się w drugiej części pawilonu, zajętego przez Stowarzyszenie Mechaników z Ameryki). Ściany pawilonu zawieszone są tablicami poglądowemi, ilustrującemi przykładowo: przejście z różnych faz, poszczególnych części maszyn, poczynając od surowego odlewu (odlewy: żeliwne, aluminjowe, bronzowe i t. d.) do precyzyjnego obrobienia tychże.



Na wystawie powszechnej wystawiony został wóz strażacki na podwoziu typu A „Ursus". Całkowite urządzenie przyrządów nadwozia wykonane zostało przez firmę „EMWEL" w Warszawie.

Z obu stron pawilonu ustawiono: pierwszy wóz strażacki na powoziu „Ursus", typu A, wóz ciężarowy 2½ tonowy, oraz autobus na powoziu AW.

Z produkcji polskiego przemysłu lotniczego, nie wszystkie jeszcze eksponaty zostały przywiezione.

Z znajdujących się w pawilonie pod nazwą „Ciężkiego przemysłu", eksponaty Polskich Zakładów „Skoda", *największe zainteresowanie wzbudza*, po raz wierwszy wystawiony na widok publiczny, i najoryginalniejszy ze wszystkich silników—silnik inż. Henryka Topór-Brzeskiego.

Całkowite uzupełnienie eksponatów z działu produkcji lotniczej na P. W. K. nastąpi w najbliższych dniach, w specjalnie na ten cel zbudowanym pawilonie, w nim też wystawione będą samoloty i płatowce Państw. Wytw. Samolotów, Podlaskiej Wytw. Samol. i S. A. „Samolt".



Na terenie Pow. Wystawy, wybudowano specjalny pawilon dla eksponatów Min. Poczt i Telegr., równocześnie przy pawilonie tym mieści się urząd pocztowo-telegraficzny „Pewuka", urządzony dla udogodnienia zwiedzających wystawę.

Zdjęcia wł. „Autolotu" — dokonane aparatami nabylemi w firmie St. Bater. Warszawa, Marszałkowska 95.

Wyniki Wyścigu Płaskiego w Łodzi.

Odbyte w dniu 12 maja b. m., wyścigi samochodowe, zorganizowane przez Łódzki Automobil-Klub, przy szosie, na której się odbyły wyścigi (szosa Lutomiersk — Aleksandrów) zgromadziły kilka tysięcy widzów.

Wyścig rozpoczęły wozy mniejsze i słabsze. Start był z miejsca ze spadkiem wstecz, tak iż startowano odhamowując. Po wyjechaniu i lekkim spadku następuje łagodne, ale długie wzniesienie, a od połowy trasy rozpoczyna się znów spadek, przy mecie napowrót wzniesienie. W tych warunkach, wozy słabsze i mniejsze rozwijały swoje maksimum, dopiero w połowie trasy. Silne wyścigowe wozy „Bugatti", dały publiczności potężną emocję.

Finiszującemu Ripperowi towarzyszył wielki krzyk widzów wzruszonych i przerażonych tą jazdą. Ripper był drugi co do szybkości (147 klm. 747 m.), kończył bieg w tempie około 180 klm/godz., jego potężna, a zarazem delikatna wyścigówka, formalnie odrywała się od powierzchni szosy.

Ładnie finiszował, ale lepsze od początku miał tempo Szwarcsztajn na „Bugatti" 2300 ccm. Osiągnął on najlepszy wynik dnia — 152 klm. 570 m. jadąc jedną minutę i 57,97 sek.

„Austro-Daimlery" obsadziły kategorję sportową i po za małym „Fiatem" p. Regulskiej i „Voisinem" p. Gerharda nie miały współzawodników, to też pp. Cieński, hr. Mycielski i p. Poznańska, znaleźli się w kategorji sportowej na pierwszych miejscach. Jednym słowem walczyły ze sobą dwa teamy: „Bugatti" i „Austro-Daimlerów", przytem pierwsze z tych wozów „obstawiły" kategorję wyścigową.

Szczegółowe wyniki wyścigów są następujące:

W kategorji wozów wyścigowych *pierwsze miejsce zajął Szwarcsztajn* na „Bugatti" 1 min. 57,97 sek. co odpowiada szybkości 152 km. 0,570 m. 2) *J. Ripper* na „Bugatti" 2 m. 18,3 sek. szyb. 147,747 km/godz., 3) *Zawistowski* na „Bugatti" 2 min. 2,84 sek. 4) *Liefeldt* na „Austro-Daimlerze" 2 m. 57,845 sek.

W kategorji wozów sportowych: 1) *Cieński* na „Austro-Daimlerze" szyb. 106,685 km. 2) *Poznańska* na „Austro-Daimlerze" szyb. 103 km.

Dalsze miejsca zajęli kolejno: *Apfelbaum* (Packard), *Plichel* (Buick), *Gerhard* (Voisin), *Marchlewska* (Fiat), *Regulska* (Fiat) i *Grętkiewicz* (Bugatti).

W tym czasie Volkhart wsiada na motocykl, napędzany sześcioma rakietami. Próba ta wywołała *kolosalne rozczarowanie wśród widzów*, którzy wyrazili swe niezadowolenie gwizdaniem i głośnym śmiechem. Motocykl przebył drogę 150 mtr. z szybkością 25—30 klm. na godzinę. Po skończeniu tej jazdy wsiada Volkhart ze swą towarzyszką do samochodu rakietowego i demonstruje możność startowania za pomocą rakiet. Po spaleniu pierwszych rakiet samochód zwolna nabiera rozpędu i na przebytej drodze 250 mtr. rozwija największą szybkość 45 klm. na godzinę. *Tym wyczynem próby zostały zakończone.* Widzowie byli wielce rozczarowani, gdyż powszechnie oczekiwano, że samochód i motocykl rozwiną szybkość najmniej 100 klm. na godzinę.

Rakietowy samochód Volkharta był napędzany przy pomocy 24 rakiet, umieszczonych w tylnej części wozu. Rakiety posiadały 400 milimetrów długości i 50 milimetrów w średnicy. Ciśnienie wywierane przez rakietę wynosiło 100 klg. Rakiety były zapalane po 2 równocześnie, a czas palenia się jednej rakiety wynosił 5 sekund. Znane już nam z prób poprzedników Volkharta rakiety, pozwalały na rozwinięcie szybkości 200 klm. na godzinę. Rakiety te posiadały długość 600 mm. i średnicę 90 mm. Dawały one ciśnienie 250 klg. Próby Volkharta nie wniosły więc nic nowego. Stwierdziły one ponownie możność stosowania napędu rakietowego. Jego poprzednicy, Opel i Valiers dowiedli tą możność poprzenio, rozwinęli zaś szybkości znacznie większe.

Rakietowem samochodem i motocyklem

na torze Nürburskim.

Dn. 1 kwietnia, na torze wyścigowym w Nürburgu został przeprowadzony pokaz motocyklu i samochodu rakietowego przez zawodnika i instruktora Volkharta. Już od wczesnego rana zjeżdżały się setki sportowców na tor wyścigowy, ażeby przyjżeć się temu niezwykłemu widowisku, a jednocześnie przejechać się po torze wyścigowym, który jest dostępny dla wszystkich za małą opłatą.

Ożywienie jest znaczne. Sportsmeni zbierają się grupami i zacięcie dyskutują o tem, co nowego stworzył Volkhart, jak wypadną jego doświadczenia. O godzinie 14,30 zjawia się Volkhart w towarzystwie panny Walden Selsow, która ma mu towarzyszyć w czasie jazdy, i fabrykanta Santersa, a wkrótce potem przy pomocy kilku wielkich głośników, umieszczonych w różnych punktach toru, zostaje wygłoszona prelekcja Volkharta o napędzie rakietowym i możliwościach jego zastosowania.

Po skończonej prelekcji, Volkhart wsiada wraz z towarzyszką do samochodu osobowego i odjeżdża w kierunku samochodu rakietowego, który stoi ukryty za zakrętem toru.

Następuje chwila ciszy i oczekiwania. *Daje się słyszeć syczenie i oddalony huk*, a za chwilę oczom obecnych ukazuje się czerwony rakietowy samochód, prowadzony przez Volkharta.

Szybkość samochodu wynosi około 70 klm. na godzinę. Z tylnej części samochodu wytryska język płomieni o kilku metrowej długości. Po spaleniu się ostatnich dwu rakiet, wóz szybko zatrzymuje się. Następnie wymiana rakiet i przygotowanie do nowego startu.

Zastosowanie sprężonego gazu świetlnego do opędu motorów samochodowych wyszło obecnie z dziedziny teorji i idących wślad za nią pierwszych eksperymentów i znalazła się w zakresie praktyki życia codziennego.

Ostatnio szereg, gazowni francuskich rozpoczął używać sprężony gaz świetlny do opędu własnych samochodów ciężarowych i autobusów. Zapas gazu, jako paliwa dla silnika samochodowego, gromadzi się w specjalnych cylindrach przy bardzo wysokiem sprężeniu.

Jak dotąd zastosowanie gazu świetlnego do opędu samochodów ciężarowych *dało całkowicie zadowalające* rezultaty.

Za przykład służyć może fakt, że *w Saint-Etienne kursuje w chwili obecnej około sto samochodów* ciężarowych, opędzanych gazem świetlnym.

ZAWODY MOTOCYKLOWE
na drogach płaskich.

W Ameryce zawody na drogach płaskich są prowadzone już dość dawno. W całym szeregu miast zostały stworzone prymitywne tory, na których ścigali się motocykliści w kłębach kurzu i piasku. Nieco późniejszym ulepszeniem stało się ogradzanie dróg, przeznaczonych na zawody motocyklowe, płotami z żerdzi. Płoty te miewały wiele wyrw spowodowanych przez motocyklistów, dla których droga była zbyt wązka. *O jakim takim urządzeniu toru nie było tu mowy.* Nic więc dziwnego, że zawodnicy wzbijali swemi maszynami, tak gęste obłoki kurzu, że jeden nie widział drugiego. W tych warunkach o wypadek nie było trudno. W Ameryce jednak śmiertelny wypadek na zawodach jest uważany za drobnostkę.

Po pewnym czasie podobne zawody poczęły organizować większe kluby motocyklowe na większą skalę. Zainteresowanie do zawodów na drogach płaskich stale rosło. Wkrótce wytworzył się *typ specjalisty zawodnika na drogach płaskich.* Największe asy wyszły z szeregów motocyklowej — policji amerykańskiej, która zdobyła zasłużoną sławę dzięki niezwykłej technice swych motocyklistów. Większość jednak z najwybitniejszych motocyklistów poniosła śmierć na torze wyścigowym, z powodu fatalnych warunków jazdy w tumanach kurzu. Śmierć szeregu najwybitniejszych zawodników stała się powodem zmierzchu ery zawodów motocyklowych na drogach płaskich w Ameryce. W tym samym okresie, zawody na drogach płaskich zostały wprowadzone również w Australji. Tam rozpoczęto walkę z kurzem na torach wyścigowych przez usypywanie ich żużlem. Prócz tego zamiast niebezpiecznego ogrodzenia zastosowano sieć. Tory australijskie były okrągłe, a długość ich wynosiła około 800 mtr. w obwodzie. Były więc one niemal 2 razy mniejsze od torów amerykańskich. Te ostatnie, nawiasem mówiąc, miały kształt elipsy. Po Australji przyszła kolej na Anglję.

Pierwsze zawody na drogach płaskich były zorganizowane w Anglji w styczniu 1928 r. W Anglji zastąpiono używane w Australji sieci drewnianym płotem z wygładzonych belek. Anglicy wychodzili z tego założenia, że gładka drewniana powierzchnia nachylona pod pewnym kątem do jezdni jest bezpieczniejsza niż sieć, w której motocyklista może się zaplątać, co przy wielkich szybkościach byłoby nader niebezpieczne. Anglicy zaczęli budować swe tory o obwodzie 2 razy mniejszym nawet niż w Australji t. j. o długości 400 mtr. Kształt torów jest przeważnie okrągły. W Holandji już oddawna prowadzono zawody na drogach płaskich, wykorzystując do tego celu końskie tereny wyścigowe. Ta forma zawodów płaskich powstała zupełnie samorzutnie.

Wysiłek tak jeźdźca, jak i maszyny w czasie zawodów na drogach płaskich jest ogromny. Przemysł motocyklowy w Anglji w swoim czasie wystąpił ostro przeciwko organizowaniu tych zawodów, motywując swe stanowisko tem, że zawody takie nie dają żadnych wskazówek w kierunku udoskonalenia maszyny. Czas jednak wskazał, że i z tych zawodów można wyciągnąć szereg niezwykle cennych doświadczeń, które dają możność konstruktorom ulepszać swe maszyny. Obecnie fabryki motocyklowe całkowicie popierają organizacje tych zawodów. Okazało się np., że przy jeździe po drogach płaskich, a szczególnie na zakrętach motocykl nie przylega pewnie do drogi i, że motocykliści, by utrzymać swe maszyny przy wewnętrznym obwodzie toru w czasie wielkich szybkości są zmuszeni pomagać swej maszynie przez spuszczanie do ziemi lewej nogi. Wielka ilość kurzu, powstającego przy zawodach na drogach płaskich nie sprzyja wcale prawidłowej pracy maszyny. Z tego też powodu w czasie pierwszych zawodów na drogach płaskich bywało, że silnik odmawiał posłuszeństwa, najczęściej z powodu defektu gaźnika, który zostawał zanieczyszczony kurzem. Z tej racji przy konstruowaniu gaźników *zwrócono uwagę na filtrowanie powietrza,* dopływającego do gaźnika. Kurz jest głównym urokiem mechanizmu motocyklowego i przy jeździe na normalnych silnikach w 90 wypadkach na 100 staje się przyczyną wypadków. W tym kierunku poczyniono obecnie wielkie postępy. Dalej zostało stwierdzone, że do zawodów na drogach płaskich nie nadają się motocykle ze zwykłą ramą. Ramy motocyklowe muszą być specjalnie w dokładny sposób podresorowane.



Trójka zwycięskich Excelsiorów w jeździe terenowej. Jeźdźcy: pierwszy inż. W. Rychter, drugi K. Bienert i ostatni — K. Rogoziński.

Ważną zaletą motocyklów przeznaczonych do zawodów na drogach płaskich jest lekkość.

W Anglji zastosowano sposób, zadaniem którego było spowodowanie lepszego trzymania się toru przez pędzący motocykl, a tem samem uniknięcia konieczności stosowania przez motocyklistę szeregu ruchów ekwilibrystycznych. Anglicy wzięli normalną gładką oponą, *porobili w niej szereg otworów* przez które przepuścili śruby i umocowali je przy pomocy nakrętek. Okazało się jednak, że metoda ta nie dała oczekiwanych rezultatów i że motocykliści—ekwilibryści zwyciężali. Przemysł samochodowy szybko przystosował się do potrzeb zawodów motocyklowych na drogach płaskich wprowadzając specjalny typ opony. Należy zauważyć, że opony okute w sposób powyższy *przedstawiały dość duże niebezpieczeństwo* dla jeźdźców, gdyż wyrzucały w powietrze ziemię i żużel, w razie zaś karambola motocyklowego stanowiły groźne niebezpieczeństwo dla życia. Rozumie się przez się, że po skończonych zawodach motocyklów wyposażonych w okute pneumatyki droga przedstawiała wygląd nader opłakany.

KOMUNIKAT PRASOWY
Polskiego Związku Motocyklowego

Sekretarjat Warszawa, Hoża 37 m. 4.
Sekretarz Generalny: Stefan Knappe.

1. Na kongresie międzynarodowym F.I.C.M. w Berlinie został zatwierdzony regulamin „Internationale Six Davs Trial", które odbędzie się w dniach od 26 - 31 sierpnia b, r. Do zawodów tych mogą stawać motocykle z wózkami i cyklekary. Trasa prowadzi przez Niemcy, Austrję, Włochy, Francję i Szwajcarję, a mianowicie: I-szy dzień Monachjum (start) — Garnisch Partenkirchen (235 km.); II-gi dzień do Vanduz (Szwarcarja) 258 km.; III-ci dzień do Pallanza (Włochy) 304 km.; IV-ty dzień do Monter (Francja) 308 km.; V-ty dzień do Chamonix (Francja) 300 km.; VI-ty dzień do Genewy (Szwajcarja) 199 km. *Pod Genewą odbędzie się próba szybkości.* Regulamin określa dla poszczególnych kategorji minimalną średnią szybkość podczas próby szybkości, pozatem dla zawodów wyznaczona jest maksymalna średnia szybkość dla wszystkich kategorji 40 km./godz. Zapisy należy kierować na ręce Generalnego Sekretarza F. I. C. M. London S. W. I. Pall Mall 83. do dnia 30 lipca. Wpisowe wynosi Ł 10,10 s. Nagrody w postaci złotych, srebrnych i bronzowych medali. Międzynarodowy Komitet zawodów jest następujący: prezes — Monsieur Jules Neher (vice-prezes F. I. C. M.) przedstawiciel Szwajcarji, vice-prezesi: Mr. A. V. Ebblewhite i Baron Tindal. Przedstawiciele terenów, przez które prowadzi trasa: Herr Dörnke (Niemcy), Monsieur Fenton (Francja), Signor Head (Włochy), Herr Köchert (Austrja), Sekretarz zawodów Mr. T. W. Longborough (Generalny Sekretarz F.I. C. M)

2. F.I.C.M. ogłasza *nowy rekord światowy* na cyklekarze w dniu 3 maja b. r. Kierowca Mme Stewart (zawodnik Monthlery France) Cyklekar marki Norgan J. A. P. (Kategorja c. Klasa K.) 50 km. w czasie 19 m. 57,71 sek., czyli 150,29 km./godz. szybkość średnia.

3. „Assotiation Internationale des Automobile-Clubs Reconnu" A.I.A.C.R.) *Federation Internationale des Clubs Motocyclistes*" oraz „Federation Aeronautigue Internationale (F.A.I.) ogłasza nową czarną listę (Liste des penalites) na dzień 1 maja 1929 r. członków poszczególnych klubów bądź to zawieszonych bądź to zdyskwalifikowanych. Lista motocyklistów zawiera około 130 nazwisk z pośród następujących narodowości: Niemcy (2) Anglja (3) Argentyna (6) Austrja (70) Francja (24) Irlandja (7) Czechosłowacja (17).

4. W dniu 13 maja *została przyjęta w poczet klubów zrzeszonych w P. Z. M.* Sekcja Motocyklowa Klubu Ogólno-Sportowego Victoria w Częstochowie Racławicka 33 (Skrzynka pocztowa 33).

5. Sląski Klub Motocyklowy (Sekretarjat Katowice ul. Drzymały 1 p. K. Pielawski) ustalił następującą listę Zarządu na rok 1929. Prezes — p. *Grabe*, I v-prezes — p. *Skiba*, II v-prezes — p. *Marszewski*. kap. sport. — p. *Smuda*, przewodniczący Komisji Sportowej — p. *Malinowski*, sekretarz — p. *K. Pielawski*, skarbnik — p. *Bianchi*.

6. W dniu 8 czerwca, odbędzie się *Zjazd Gwiaździsty do Poznania*, na P. W. K. Organizacja zjazdu została powierzona przez P.Z.M. Wielkopolskiemu Klubowi Motocyklowemu. Regulaminy, zostaną rozesłane wszystkim klubom w najbliższych dniach.

Dla biorących udział w zjeździe, będą zapewnione kwatery. Ceny kwater będą dostosowane do wymogów przybywających na zjazd.

7. W dniu 9-go czerwca, na znanym trójkącie szos pod Poznaniem, zostaną rozegrane *wyścigi o Mistrzostwo Motocyklowe woj. Poznańskiego.* Dystans wyścigów 102 klm. (30 okrążeń.)

Organizacją wyścigów, zajął się Oddział Motocyklowy Towarzystwa Sport. „Unja" w Poznaniu.

Zapytania należy kierować do Sekretarjatu Klubu, adres: p. Paczkowski. Poznań ul. Łąkowa Nr. 10.

O odbytym Konkursie „Jazdy terenowej".

W dniu 12 maja, odbył się zapowiadany i kilkakrotnie odwoływany konkurs p. n. „Jazda terenowa".

Organizacja konkursu była powierzona Pol. Klub. Motocykl. w Warszawie.

Do konkursu stanęło 10 zawodników. Maszyny były podzielone na motocykle z wózkami i bez.

W kategorji z wózkami zwyciężył Schreiber (Harley-Davidson) 716 pk. przed Węgrzeckim (Harley-Davidson) 415 pk. i przed Szydelskim (Rudge - Whitworth) 247 pk.







W kategorji pojedyńczej 1) *Rychter* (Excelsior) 689 pkt. przed *Rogozińskim* (Excelsior) 506 pkt. *Bienertem*) Excelsior) 429 pkt. i *Lampertem* (Harley-Davidson) 410 pkt.

Nagrodę za najlepszy czas dnia uzyskał inż. *Rychter* — 1:07 na 32 klm.

Trasa wyścigu, prowadziła na przełaj i bocznemi na dystansie 32 klm.

Szereg niedociągnięć, które były wadą organizacji należy wymienić m. in. jak: nierozesłanie na czas regulaminu konkursu i zlekceważenie terminu przez komisarzy drogowych, którzy miast przybyć na zawody na wyznaczoną godzinę 7½ rano, celem obstawienia drogi, przybyli dopiero o godzinie 9½, co też opóźniło start o parę godzin. Również nie zbyt trafnie obrano sekretarza P.K.M., na co uskarżało się kilku zainteresowanych konkursem; na telefoniczne zapytania w wigilję zawodów; w sekretarjacie łaskawie informowano, że sekretarz P.M.K. p. K-cki będzie w poniedziałek 13 maja (zawody odbyły się w niedzielę dnia 12 maja) i wówczas można będzie zasięgnąć potrzebnych informacji. Doskonale, w niedzielę konkurs, a w poniedziałek udzielanie informacji! Traktowanie takie uraziło kilku chętnych do stawania w konkursie, i to było powodem znikomej ilości zapisów.

Również dotychczas nie rozesłano nikomu wyników z konkursu,

Konkluzja: gromiono organizację Grand Prix w Grudziądzu, a najmniejszych zawodów tu, na miejscu, nie potrafiono na czas i dobrze zorganizować.

„Odpadające skrzydła“

W „Kurjerze Warszawskim“ nr. 119 z dnia 2 maja b. r. ukazał się pod powyższym tytułem artykuł p. St. - Wojt. atakujący w ostrej formie naczelne władze naszego lotnictwa wojskowego. Napaść tę wywołał ostatni tragiczny wypadek złamania skrzydeł u samolotu *Spad* po ćwiczeniach w walce powietrznej w Krakowie, ofiarą którego to padł sierżant-pilot 2 pułku lotniczego Stańco.

Autor artykułu, nie będąc fachowcem, zdaje sobie jednak sprawę, że istnieje pewna kategorja katastrof lotniczych, nie dających się jeszcze uniknąć przy dzisiejszym stanie techniki konstrukcji płatowca i silnika. Do wypadków tej kategorji p. St. Wojt. odnosi się z pewnego rodzaju fatalistyczną rezygnacją, „pochylając głowę przed tragiczną wymową nieodwołalnego faktu“.

Jednak wypadek z dnia 1.V. b. r. daje p. S. W. asumpt do niesprawiedliwej, ostrej krytyki władz wojskowo-lotniczych, popartej zgoła nierzeczowemi (z fachowego punktu widzenia) argumentami i fałszywemi faktami, które zapewne przez nieświadomość przytacza.

Aby nie wracać już do tych faktów, nie mających zresztą z katastrofą ś. p. sierż. Stańco nic wspólnego, muszę wyjaśnić, że katastrofa w Bagdadzie (na którą między innemi autor art. powołuje się), wcale nie była wywołana jakąkolwiek wadą samolotu. Obsługa lotniska w Bagdadzie na czas zapaliła ognie do lądowania; jednak załoga samolotu zdecydowała się nie lądować w nocy na t. zw. „linję świetlną“, a czekać do świtu, krążąc nad lotniskiem. Tu muszę zaznaczyć mimochodem, że angielskie załogi przylatujące nocą do Bagdadu, żadnych innych środków prócz linji świetlnej do lądowania nie używają. Nie można jednak brać za złe Szałasowi i Kalinie, że chcieli mieć maksymum bezpieczeństwa na obcem lotnisku. Niestety, lądując o świcie, nie zauważyli nasypu obok lotniska i zaczepili podwoziem o wał ziemny, co spowodowało uszkodzenie samolotu. Wypadek taki zwykle nie pociąga za sobą ofiar. W danym razie trzeba było nieszczęśliwego zbiegu okoliczności, że por. Szałas przy wstrząśnieniu uderzył głową o kant stołu w kabinie...

Oto „wina“ władz lotniczych, według p. St. Wojt.. Co się tyczy samolotów, na których obecnie latamy, a specjalnie samolotów Spad, stanowią one istotnie smutny spadek po gospodarce poprzednika obecnego szefa departamentu aeronautyki, a złośliwe uwagi p. S. W. pod jego adresem, nie zmienią postaci rzeczy.

Obecnie nie zakupuje się zagranicą po 300 i więcej samolotów, zabijając krajowy przemysł lotniczy, jak to miało miejsce parę lat temu.

Obecnie, zanim się nabędzie licencję (i tylko licencję, a nie zapas płatowców) na jakiś nowy typ samolotu, na kilka takich samolotach dokonywuje się wielu prób, bada się w Instytucie Badań Technicznych, zasięga się opinji pilotów i t. d.

Obecnie produkuje się samoloty w kraju, a produkcja ta stanowić może chlubę przemysłu lotniczego nie tylko Polski, ale również i każdego z państw o ustalonej dobrej tradycji lotniczo-przemysłowej.

Co robić z dziedzictwem po dawnych rządach lotniczych?

Spalić 300 samolotów, wartości 15 miljonów złotych, jak tego żąda p. S. W.?

Spalić nie trudno. Powiedzmy nawet odżałować tych 15 miljonów, wydanych przez poprzedniego Szefa Departamentu. Ale czem zastąpić ten brak spalonych samolotów? Czy przekreślić nasze lotnictwo myśliwskie na cały szereg lat zupełnie? Bo z dziś na jutro nie wyprodukuje się nowego typu samolotu myśliwskiego—a kupić nie ma za co. Zresztą wobec powziętej wytycznej przez lotnictwo polskie—podniesienie fabrykacji lotniczej polskiej przez zakupy tylko w kraju — nawet nie wolno kupić za granicą, — sami sobie nie pozwalamy.

Pomijając powyższe względy—czyż Spady zupełnie nie są możliwe do użytku na okres przejściowy — zanim będzie miało lotnictwo nasze jakiś typ lepszy?

Rozpatrzmy sprawę użyteczności samolotów Spad, choć — nie da sie zaprzeczyć — nie są to maszyny dobre w całem tego słowa znaczeniu.

Jeżeli istotnie zdarzają się wypadki oberwania się skrzydeł, to kto jest winien? Kto jest winien śmierci sierż. Stańco?

Katastrofa miała przebieg następujący: Po zakończeniu ćwiczeń walki powietrznej z por. Bajenem na wysokości 800 metrów, sierż. Stańco wykonał ostre piqué (czyli lot ślizgowy pod bardzo ostrym kątem do ziemi niemal pionowo) na przestrzeni około 500 metrów, a znalazłszy się w odległości 300 metrów od ziemi, dodał jeszcze gazu i zaczął gwałtownie wyprowadzać samolot do normalnej linji lotu. Nawet profan łatwo zrozumie, że samolot — przebywszy 500 metrów w pozycji pionowej—spada wtedy jak kamień, zyskując ogromną szybkość dzięki minimalnym oporom czołowym, a doprowadzony nagle sterami do poziomu, natrafia na raptowny kolosalny opór płaszczyzn skrzydeł, które mogą tego oporu nie wytrzymać. W omawianym wypadku współdziałał jeszcze silnik, wskutek czego tem łatwiej nastąpiła katastrofa. Pilot nie zdążył użyć spadochronu i poniósł śmierć.

Otóż według istniejących, bardzo surowo przestrzeganych przepisów, tego rodzaju ewolucje, jak *piqué* na przestrzyni 500 metrów wogóle są zabronione, a wszelkie inne ewolucje, wchodzące w zakres akrobacji i walki powietrznej, *dozwolone są na wysokości ponad 500 metrów*. Tym sposobem, pilot, stosujący się do przepisów, ma możność zawsze użyć spadochronu, nawet w wypadku najbardziej nieprzewidzianym: 500-metrowa wysokość daje mu czas, potrzebny na skok.

Spadochrony Irving'a, używane w naszem lotnictwie są, jak dotąd, niezawodne.

Na samolotach Spad można latać, mimo, że—jak już stwierdziłem — nie są to maszyny najlepsze. Trzeba tylko zachować środki koniecznej ostrożności i nie robić głupstw.

Stan samolotów i ich zużycie znajduje się pod stałą kontrolą, a kontrola ta jest bardzo sumienna i w żadnym wypadku na zarzuty ze strony p. S. W. nie zasługuje.

Nie należy więc: 1) spalić samolotów za 15 miljonów złotych, 2) zabronić lotów i zarzucić treningu pilotów.

Należy natomiast: 1) zdać sobie sprawę z postępu i usprawnienia gospodarki lotniczej w okresie kilku lat ostatnich, 2) przed napisaniem krzywdzącego artykułu poinformować się, gdzie należy o istocie i przebiegu sprawy.

Pilot.

Kpt. R. A.

Głosy prasy niemieckiej

w związku z redukcją budżetu lotniczego Rzeszy.

Dnia 1 kwietnia b. r. wszedł w życie nowy budżet Rzeszy niemieckiej, który uległ w ostatniej swej redakcji pewnym redukcjom. Pozycje przeznaczone na subwencjonowanie różnych gałęzi lotnictwa zostały obcięte przeszło o 50 proc. Z preliminowanych 54.600.000 Mk. pozostało do dyspozycji 26 miljonów.

Redukcja ta *odbiła się głośnem echem w całej prasie niemieckiej*. Ton artykułów w tej sprawie pierwszej i drugiej połowy kwietnia jest zasadniczo różny. O ile artykuły pierwszej połowy kwietnia są niesłychanie minorowe, *widząc w tych redukcjach grób świetnie prosperującego lotnictwa w Niemczech*, o tyle w drugiej połowie kwietnia już niemiecka zapobiegliwość i praktyczność podaje drogi i środki do utrzymania stanu obecnego i zrealizowania zamierzeń na przyszłość.

Zdania, które znalazły wyraz w szeregu artykułów są z tego względu interesujące, że oparte są na praktyce Państwa, które ma bodaj najlepiej postawioną tę dziedzinę życia i znane jest ze swej sprawności organizacyjnej.

Omawiane tematy można zgrupować w następujące działy:

Przemysł,
Komunikację,
Szkolnictwo,
Linje transatlantyckie i transkontynentalne.

Co do przemysłu, to zdaje się iż ten najmniej jest dotknięty skasowaniem bezpośredniej pomocy finansowej rządu Rzeszy i oświadcza, iż jej nie potrzebuje i w przyszłości.

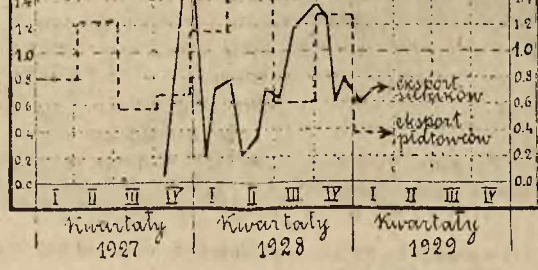
Zdaniem kół przemysłowych pomoc rządowa powinna polegać przedewszystkiem na ułatwieniu temu przemysłowi zbycia ich produkcji, tak na rynku wewnętrznym jak i zagranicznym.

Jeśli chodzi o rynek zbytu wewnętrzny, to jego pojemność ma się wzmódz przez doprowadzenie lotnictwa komunikacyjnego do stanu takiego by przedsiębiorstwa komunikacji lotniczej przynosiły dochody, a nie deficyty jak dotychczas. Drogą do tego ma być skasowanie bodaj zupełnie komunikacji osobowej, a na miejsce rozpoczęcie intensywne przewozów pocztowych i towarowych.

Projekty te chcąc zerwać z dotychczasowym systemem prowadzenia linij lotniczych w Niemczech — żądają przyłączenia Lufthansy do Ministerstwa Poczt i Telegrafów, celem zupełnego skomercjalizowania przedsiębiorstwa.

Co do pomocy rządowej w eksporcie, to ma ona zrealizować się przez stworzenie przy niemieckich placówkach zagranicznych lotniczych attaché i przez zmianę polityki skarbu Rzeszy wobec państw zagranicznych; państwom tym ma być na przyszłość w udzielanych pożyczkach uwzględniony kredyt materjałowy na niemieckie produkty przemysłu lotniczego za które rząd Rzeszy płaciłby fabrykom.

Przemysłowcy lotniczy *stworzyli związek*, który ma na celu troskę o podniesienie eksportu, będącego obecnie w okresie zniżkowym przedstawionym na poniższem wykresie.



Co do komunikacji to przyznane 10 miljonów (preliminowano 13) na jej subwencjonowanie (w roku 29 suma ta wynosiła 22 miljony marek) musi pociągnąć za sobą dwie konsekwencje najważniejsze.

Pierwsza to uzależnienie istnienia linji wewnętrznych wyłącznie od subsydjów miast i państw związkowych. Druga zrezygnowanie z nowych linij zagranicznych, a realizowanie tylko tych do których Lufthansa jest zmuszoną przez Międzynarodowe Konwencje i umowy. Wreszcie przedstawiciele Lufthansy na konferencji wspólnej z posłami wchodzącymi w skład parlamentarnej komisji oszczędnościowej w dniu 17.IV *zapowiadają podniesienie taryfy lotniczej*. Stawiają za przykład Stany Zjednoczone A. P. gdzie 1 kg. przewiezionej poczty kosztuje 17 marek, podczas gdy w Niemczech zaledwie 3,75 Mk.

Dotychczasowy dwoisty system subwencjonowania, gotówką i materjałem ma zniknąć.

Niemiecka komunikacja lotnicza będzie otrzymywać wyłącznie subsydja gotówkowe i to niższe niż w roku ubiegłym.

W roku 1928 za kilometr lotu na płatowcu jednosilnikowym, subwencja wynosiła 1.70 Mk. obecnie będzie wynosić 1,50

Dla maszyn dwu i więcej silnikowych, zredukowano subwencję z 4 na 3 marki

Subwencje na szkolnictwo lotnicze zredukowano z 3 i pół miljonów Mk. preliminowanych na 2.

Jest to redukcja, która może najbardziej zainteresone czynniki zabolała. Dotknęła szkoły niemieckich pilotów, mających służyć „kulturalnym i pokojowym celom zbliżenia narodów“.

To też już rozpoczęła się akcja celem stworzenia źródeł kredytów społecznych na ten cel.

Również drogą wewnętrznej pożyczki mają zamiar Niemcy zrealizować projekty stworzenia komunikacji lotniczej z Azją przez Rosję i z Ameryką za pomocą Zeppelinów.

Przynętą dla finansujących te przedsięwzięcia ma być hasło urzeczywistnienia projektów genjusza niemieckiego i to w kierunku, w którym już dużo zrobiono i dużo ulokowano kapitałów.

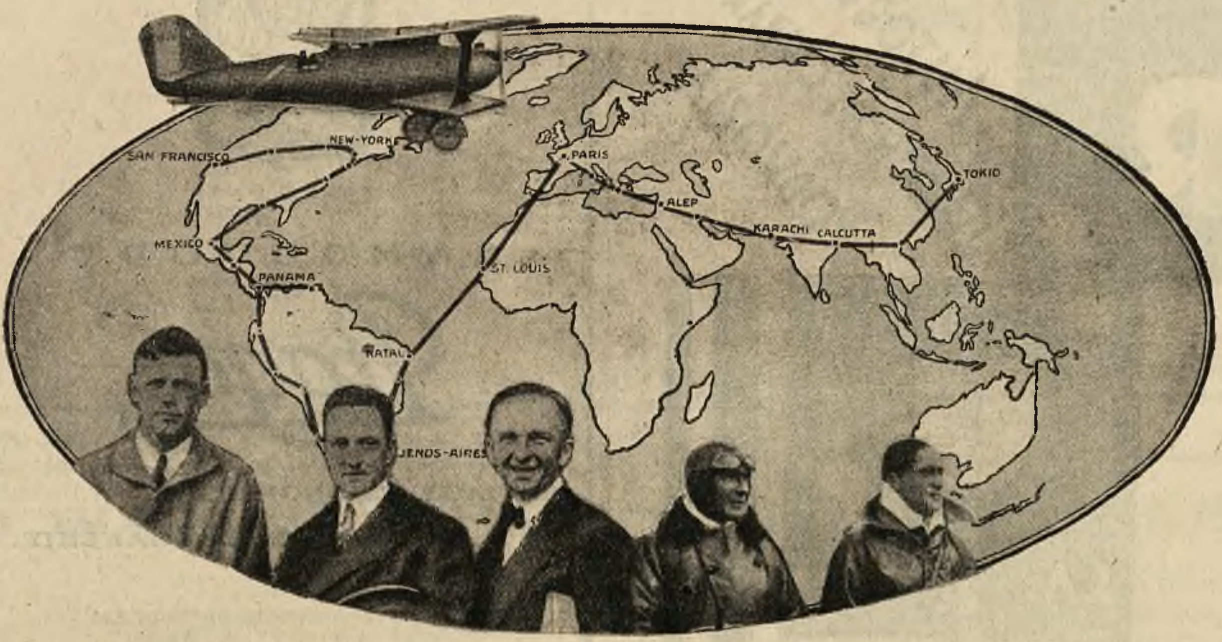
Wreszcie co do personelu zajętego w niemieckiem lotnictwie to w tej dziedzinie mają być oszczędności robione jaknajoględniej, *aby nie tracić fachowców już wyrobionych* i wyspecjalizowanych.

Pomimo tego, że oszczędności zrobione w budżecie lotniczym Rzeszy niemieckiej są poważne i mogołby istotnie przynajmiej zahamować na czas jakiś rozwój wielostronny lotnictwa, to jednak znając subordynację społeczeństwa niemieckiego rzuconym hasłom obrony jakiejś zagrożonej placówki obrony państwa — jest pewnem, że społeczeńswo to zastąpi skarb Rzeszy i fundusze potrzebne znajdą sie z pewnością.

Wystarczy przypomnieć sobie efekt pracy w okresie przedwojennym „Flottenverein'u“.

Otwarcie filji Scintilla w Warszawie.

Przed paru tygodniami, odbyło się w Warszawie otwarcie filji, szwajcarskiej fabryki wyrobów magnet i instalancji elektrycznej: lotniczo-samochodowej „Scintilla".



Zwycięzcy przestworzy: Linbergh, Byrd, Chamberlin, Le Brix i Costes, wszyscy w swych sławnych przelotach mieli na aparatach — magneta Scintilla.

Znane na cały świat, wyroby tej fabryki w szeregu ciężkich próbach odniosły zupełne zwycięstwo, nad wyrobami innych fabryk. Kilka poniżej podanych rekordów przelotów, obrazują świetne zalety wyrobów „Scintilla".

1) Przelot przez Atlantyk pułkownika Lindbergh'a z New-Yorku do Paryża (motor Wright'a — magneto SCINTILLA.) Lindbergh chcąc zmniejszyć ciężar silnika do minimum, *zastosował tylko jedno magneto Scintilla*, a nie jak normalnie się stosuje do silników lotniczych—dwa. (Jest to dowód wielkiego zaufania jakim cieszą się aparaty Scintilla w ryzykownych lotach).

2) *Przelot przez Atlantyk Chamberlin'a*, New-York — Berlin, silnik Wright'a — magneta SCINTILLA.

3) *Przelot przez biegun północny* kapitana *Byrd'a* silnik Wright'a — magneta SCINTILLA.

4) *Przelot przez Atlantyk* płatowca „Bremen", silnik Junkers'a — magneta SCINTILLA.

5) *światowy rekord długotrwałości* lotu 160 g. silnik Wright'a — magneta SCINTILLA.

6) *Przelot St. Francisko — Hawai*, silnik Wright'a magneta SCINTILLA.

7) *Lot naookoło świata* kapitanów *Costes i Le Brix*, silnik Hispano-Suissa — magneta SCINTILLA.

8) Przelot kapitanów *Jiménez i Iglesias* — magneta SCINTILLA.

Poza sławnymi wynikami w lotnictwie, aparaty „Scintilla" mogą poszczycić się, również światowymi zdobyczami w rekordach i wyścigach automobilowych, w ostatnich wyścigach Targa Florio (1929) pierwsze miejsce zajęły dwa wozy Bugatti, wyposażone w magneta Scintilla.

Masowe przejście fabryk samochodowych, z wyrobów innych fabryk na wyroby Scintilla, dowodzą najlepiej o doskonałej jakości, wykonania technicznego Scintilla. Również należy zaznaczyć, że nasz młody przemysł lotniczy i samochodowy, obecnie całkowicie zaopatruje się w aparaty Scintilla.

Z zadowoleniem też, przyjęliśmy fakt otwarcia filji Scintilla w Warszawie, filji która staje na wysokości swego zadania, pod względem zaopatrzenia się w doskonałe aparaty, oraz która zapewnia każdemu klijentowi troskliwą i fachową obsługę.

Kpt. R. ADAMOWICZ.

Przyczyny skreśleń budżetu lotniczego

Rzeszy niemieckiej.

Dopiero koniec kwietnia przyniósł w prasie niemieckiej wyjaśnienia, powodów skreśleń budżetu lotnictwa w Niemczech. Okazuje się, że od czasu dłuższego *trwała podziemna walka* między czynnikami parlamentarnemi, a Wydziałem lotniczem Reichs-Verkehrsministerium. Oficjalnie podawanym powodem nieporozumień — była zdaniem czynników parlamentarnych—*rozrzutna gospodarka R.V.M. w dziedzinie lotnictwa* i trwonienie grosza publicznego przez Lufthanze. Doszło do tego, że posłowie nacjonalistyczni oświadczyli, że nie mają zaufania do kierownictwa R. V. M. a minister dla spraw żywnościowych demokrata Dietrich oświadczył:

„*Nie jestem w stanie w obecnych warunkach dalej współpracować i żądam kategorycznie zmiany kursu*".

Już uprzednio prasa stwierdzała, że jest to pierwszy wypadek w historji Republiki niemieckiej, by parlament skreślił przeszło 50% projektowanego przez jakieś ministerstwo budżetu (54,7 milj. na 26 milj.). Krytycy gospodarki Lufthanzy i R. V. M. ze sfer fachowych obecnie tłomaczą się, że nie mogli dotychczas występować publicznie— ponieważ *grożono im najrozmaitszemi represjami*, których oni jako pracujący w lotnictwie musieli się obawiać.

Obecnie *bomba pękła*, i prawda wyszła na wierzch!

Już się nikt nie krępuje i piszę otwarcie, że biurokracja R.V.M. trwoniła pieniądze państwowe na niebezpieczne i dyletanckie zabawki. Temi igraszkami jest nic innego, jak *używanie lwiej części budżetu lotnictwa cywilnego, na bardzo zakonspirowane lotnictwo wojskowe*. Pozycje przeznaczone na popieranie studjów i prac doświadczalnych w dziedzinie lotniczej były np. użyte w sumie 10 milj. mk., na likwidację nieudanej imprezy stworzenia wojskowej fabryki samolotów Junkersa w Sowietach. *Gdzie się podziało z tej pozycji 8 milj.* w roku zeszłym nikt nie wie.

Konstruowano jakieś samoloty (Albatros, Aerodo, Heinkel) przeznaczone dla „oddziału M" Lufthanzy (prawdopodobnie Militär) którego drzwi były przed wszystkiemi zamknięte.

Budowano dwumiejscowe samoloty „sportowe" z silnikami 500 i 700 HP. Specjalnie interesująco przedstawiają się pieniądze wydane na szkolenie pilotów komunikacyjnych w trzech szkołach: w Staaken, Monachium i Warnemünde.

Szkoły te *posiadają około 150 płatowców* i wypuszczają rocznie 50 pilotów „komunikacyjnych".

Dotychczas koszt wyszkolenia pilota takiego wynosił 70.000 mk. Gdyby przyznano proponowane na rok bieżący 5 milj. mk., na zakup nowego sprzętu dla tych szkół — *koszt pobytu w szkole przez rok 1 ucznia wyniósłby 170.000 mk.*

Prasa nazywa to otwarcie oszustwem. Do całokształtu, bądź co bądź radosnego dla nas obrazu należy dodać, że zaufanie do kierownictwa tak Lufthanzy jak i R. V. M., poważnie się zachwiało dzięki fatalnej taktyce, w stosunku do pociągnięć komisji oszczędnościowej Parlamentu. *Pierwsza decyzja Lufthanzy była*: — przy takim budżecie można będzie utrzymać w Niemczech w ruchu najwyżej 6 milj. Druga: przy odpowiednich oszczędnościach da się utrzymać ruch normalny — a tylko linje transkontynentalne i transatlantyckie wymagają pożyczki społecznej lub państwowej.

Znowu nazywa się to w prasie: *wymuszeniem, szwindlem" i t. p.*

Jest jednak pewnem, że przez czas pewien „Oddziały M" Lufthanzy będą miały kłopoty finansowe!

Jakie niespodzianki i rewelacje przyniesie przyszłość—zobaczymy.

Pomimo porażki dr. Eckener przeznacza swój nowy sterowiec na linji Berlin — Moskwa.

Berlińska Rada Miejska w tych dniach zdecydowała zakupić aerodrom Staaken o powierzchni 263 hektarów. Fakt ten tłómaczy się rozwojem portów sterowcowych we wszystkich krajach europejskich. Ponieważ projektowane linje w pierwszym rzędzie będą służyć dla lotów na Daleki-Wschód—Berlin stanie się ważnym punktem lądowania sterowców. Prócz tego berlińska Rada Miejska *chce swoją decyzją dopomóc dr. Eckenerowi*, który swój najnowszy sterowiec przeznacza do użytku na linji Berlin Sztokholm i Moskwa.

Podsekretarjat stanu lotnictwa przy Ministerstwie Handlu w Stanach Zjednoczonych Am. Półn. przygotował pewne dane statystyczne, tyczące się ruchu na amerykańskich linjach lotniczych w 1928 r. Według tych cyfr, przeszło *35 tysięcy osób skorzystało z regularnej komunikacji lotniczej*, a dużo większa ilość ludzi używała samolotów jako taksometrów lud do przejażdżek nad wielkiemi miastami, 225 ton poczty zostało przewiezione w ciągu tego roku, liczba samolotów znajdujących się na linjach pasażersko-handlowych wynosi 5.700 maszyn.

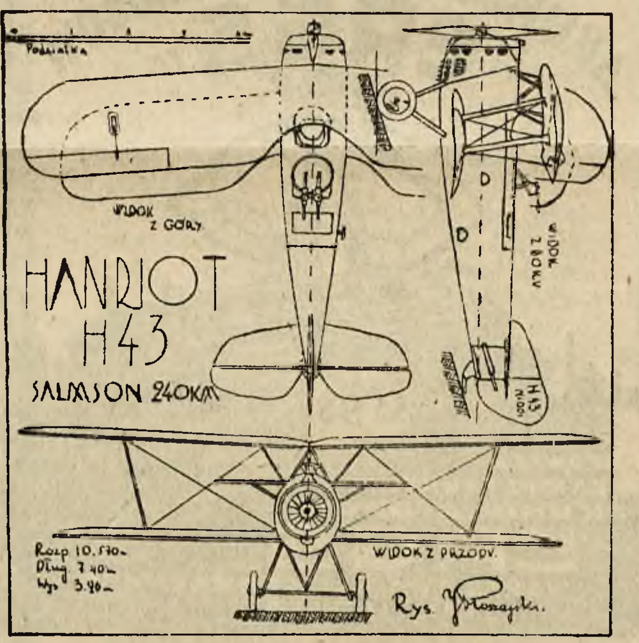
Piloci raidów, bądźcie dyskretni!

J. Mortane. W krótkim dobrze napisanym apelu do pilotów, mających przedsięwziąć dalekie raidy, autor wskazuje złe strony przedwczesnego rozgłaszania swoich zamierzeń. Mortane twierdzi, że społeczeństwo słysząc wciąż o mającym się odbyć wielkim raidzie, przywyka do tej myśli i z chwilą najmniejszego niepowodzenia załogi — uważa raid za niewykonany, nie potrafi już zdobyć się na entuzjazm. Dalej autor wskazuje na zdenerwowania załogi, której się udziela gorączkowe oczekiwanie publiczności i która czasem przyśpiesza swój raid, naglona opinją publiczną, nie bacząc na niebezpieczeństwo, złe warunki atmosferyczne i t. p. Artykuł kończy się życzeniem, aby nie nietylko piloci byli dyskretni, ale i — prasa.

MODELARSTWO LOTNICZE.

HANRIOT H. 43.

Jest to młodszy brat naszych szkolnych H. 14 i H. 19, budowanych z licencji w poznańskim „Samolocie" i P.Z.W.-u. Jest to maszyna przejściowa od szkolnej do wywiadowczej. Posiada wszelkie urządzenia, jak instalacja elektryczna nocna, T. S. F. foto oraz trzy karabiny maszynowe. Obliczona jest głównie na trening dla pilotów rezerwy oraz dla celów łączności i krótkiego wywiadu. Konstrukcja metalowa. *Silnik Salmson 230 KM chłodzony powietrzem* okryty jest maską. Powietrze dostaje się do silnika dzięki żaluzji umieszczonej tuż za piastą śmigła. Karburator zasilany jest powietrzem, dzięki specjalnemu przewodowi umieszczonemu na spodzie maski. *Baldachim jest dość skomplikowany*. Składa się on z dziesięciu rur stalowych. Komora płatowa uwidoczniona jest na planie. W masce umieszczona jest dość znaczna ilość wentylatorów, umożliwiających ujście powietrzu chłodzącemu silnik. *Model malujemy na kolor piaskowy*. Maska pozostaje srebrna. Uważać należy na rozmieszczenie skrzydeł.



Uspokoił.

Motocykl pędzi coraz szybciej. Szybkościomierz wskazuje 60 — 70 — 80 klm. na godzinę.

„Ja mam strasznego pietra", — wyznaje jąkając się nowicjusz, siedzący w wózku motocyklow m.

— Rób tak, jak ja — odpowiada mu na to motocyklista — gdy tylko zbliża się zakręt zamykaj oczy i polecaj się opiece Boskiej.

13-ka przynosi nieszczęście.

— Dziś przejechałem dwunastego człowieka — przyznaje się kierowca jeżeli przejadę trzynastego, to spotka mnie niechybnie jakieś nieszczęście.

Trzy szybkości samochodu.

Każdy nowoczesny samochód może rozwinąć 3 szybkości: pierwsza (największa) jest w katalogu, drugą (średnią) wskazuje tachometr, a trzecią (najmniejszą) może wóz rozwinąć naprawdę.

Korzyści automobilizmu.

— Musi pan przyznać, że rozwijający się przemysł samochodowy dostarcza także innym zawodom znacznych źródeł dochodu.
— Niewątpliwie tak — policji i lekarzom.

Ironja.

— Obawiam się, że moja żona wyszła za mnie nie z miłości, lecz dlatego, że posiadam luksusowy samochód.
— To powinno być dla ciebie pociechą.
— Jakto?
— Jest to dowodem, że nie jest ona tak głupia jak się wydaje.

Dziecko wielkomiejskie.

Kazio wyjechał z rodzicami na letnisko. Tu poraz pierwszy w życiu ujrzał krowę i ogląda ją pełen podziwu. Nagle krowa wydała krótki ryk. Kazio zrobił wielkie oczy: „Tatusiu, krowa ma klakson samochodowy".

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy **gratis**.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. o. o. Red. odp.: STANISŁAW KUCZYŃSKI.

Drukarnia „Społeczna", Pl. Grzybowski 3/5. tel. 205-80.

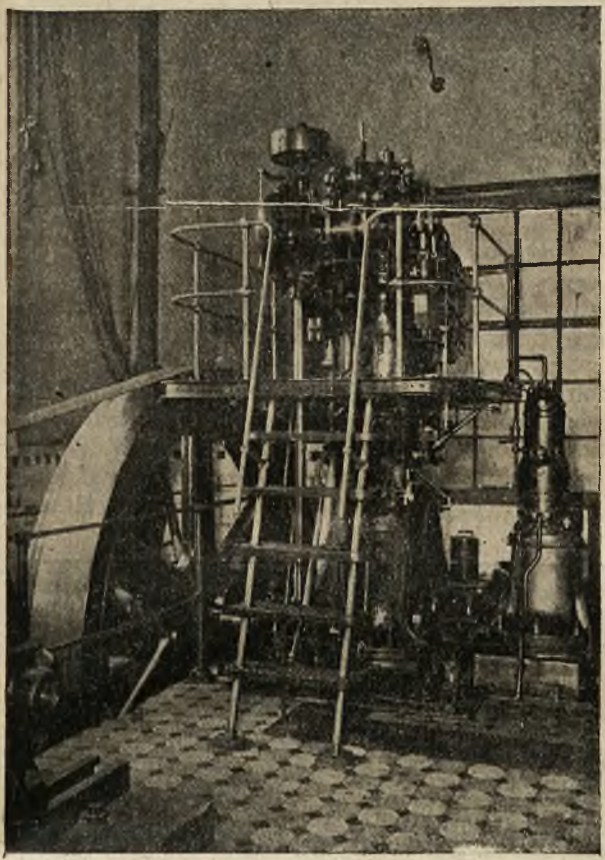
Zakłady Mechaniczne „Ursus” S. A.

w Warszawie.

Założona w 1893 r. Specjalna fabryka Armatury i Motorów „Ursus“ rozwijała się bardzo szybko.

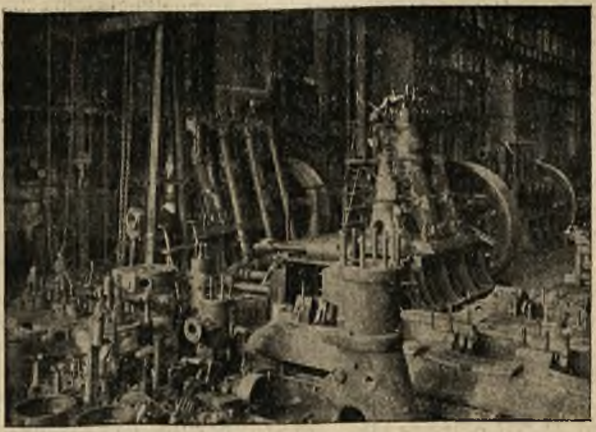
Początkowo wytwarzano tylko armatury, w krótkim jednak czasie zaczęto produkować motory spalinowe o mniejszej mocy. W r. 1910 przeniesiono fabrykę z ul. Siennej na ul. Skierniewicką 27/29 na Woli. Po zainstalowaniu najnowszych urządzeń technicznych i rozszerzeniu działów produkcji, fabryka „Ursus“ stała się jedną z największych w kraju wytwórni silników spalinowych własnej konstrukcji.

Już w 1912 r. w specjalnie wybudowanej hali poczęto produkować silniki systemu Diesel'a.



Silnik „Ursus“ syst. Diesel'a mocy 75 KM.

Do wybuchu wojny, „Ursus“ wyprodukował przeszło 5.000 silników mocy od 3 do 80 KM.

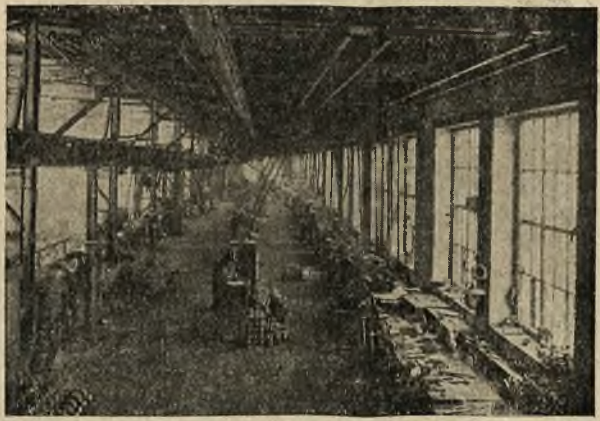


Hala montażowa w Warszawskiej fabryce silników.

Dzięki wysokiej jakości zyskały one sobie nieograniczony rynek zbytu w Rosji ówczesnej, sięgający aż na Syberję i Daleki Wschód.

Zawierucha wojenna przerwała na pewien czas rozwój fabryk, jednakże przez cały okres wielkiej wojny, zakłady pracują bez przerwy.

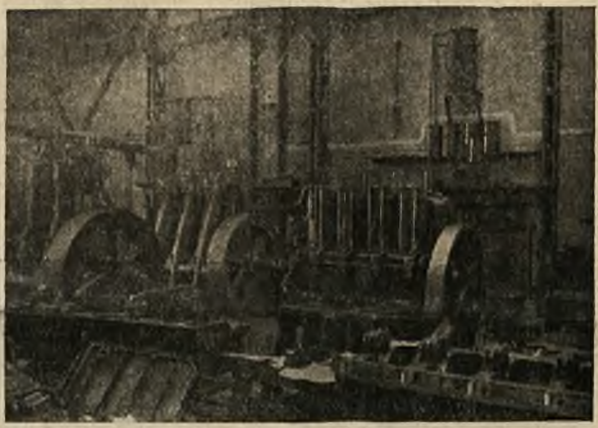
W 1920r. „Towarzystwo Udziałowe Specjalnej Fabryki Armatur i Motorów „Ursus“, przekształca się w Sp. Akc. p. f.: „Zakłady Mechaniczne“ „Ursus“ S. A. W tym czasie rozszerzono znacznie działalność zakładów, budując silniki spalinowe o sile do 600 KM., traktory rolnicze, oraz wykonywując poważne zamówienia szeregu silników, oraz maszyn amunicyjnych dla M. S. wojsk. Uruchomiono również w tym czasie *warsztaty reparacyjne samochodów wojskowych.*



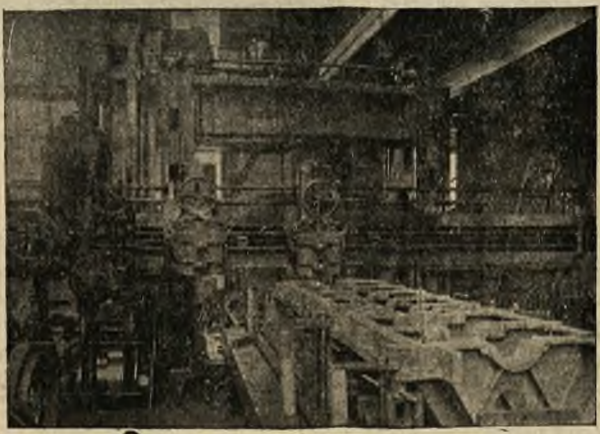
Hala obrabiarek precyzyjnych w fabryce Silników i Armatur w Warszawie.

W 1924 r. „Ursus“ zawiera z M. S. Wojsk. umowę, w której zobowiązuje się zbudować fabrykę samochodów w kraju i dostarczyć wojsku samochody ciężarowe własnej produkcji.

Sprawą powstania krajowej fabryki samochodów, zainteresował się Bank Gospodarstwa Krajowego i przy jego wybitnej pomocy budowa została w całości dokonana w latach 1924 — 1926, wyłącznie przez polskiego inżyniera, technika i robotnika, bez współudziału firm zagranicznych.

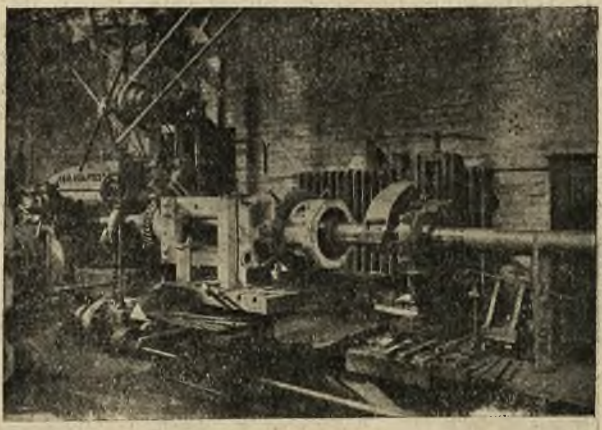


Stacje próby silników w fabryce Warszawskiej.



Wielka heblarka w fabryce silników w Warszawie.

Po gruntownych studjach przeprowadzonych zagranicą i po zbadaniu urządzeń całego szeregu pierwszorzędnych fabryk samochodów, opracowane zostały na podstawie tych studjów i w zastosowaniu do naszych warunków ogólne projekty.

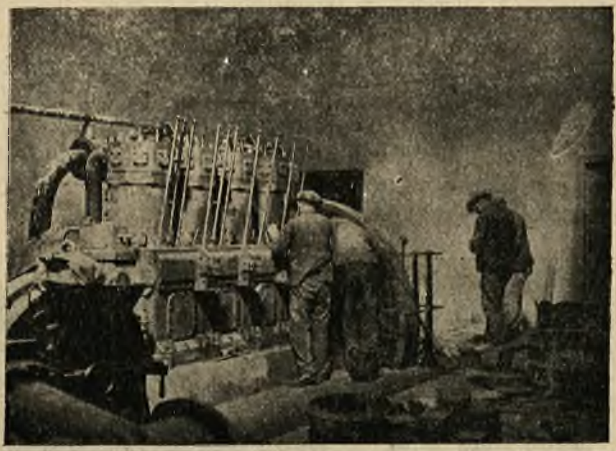


Wytaczarka cylindrów w Warszawskiej fabryce silników spalinowych.

Wytwórnię samochodów zaprojektowano według najnowszych wzorów zagranicznych, obliczając ją na normalną produkcję roczną 600 — 720 samochodów, przy jednej zmianie 8-godzinnej, z tem, że norma ta, przy wzmożonej pracy podnieść się może w dwójnasób.

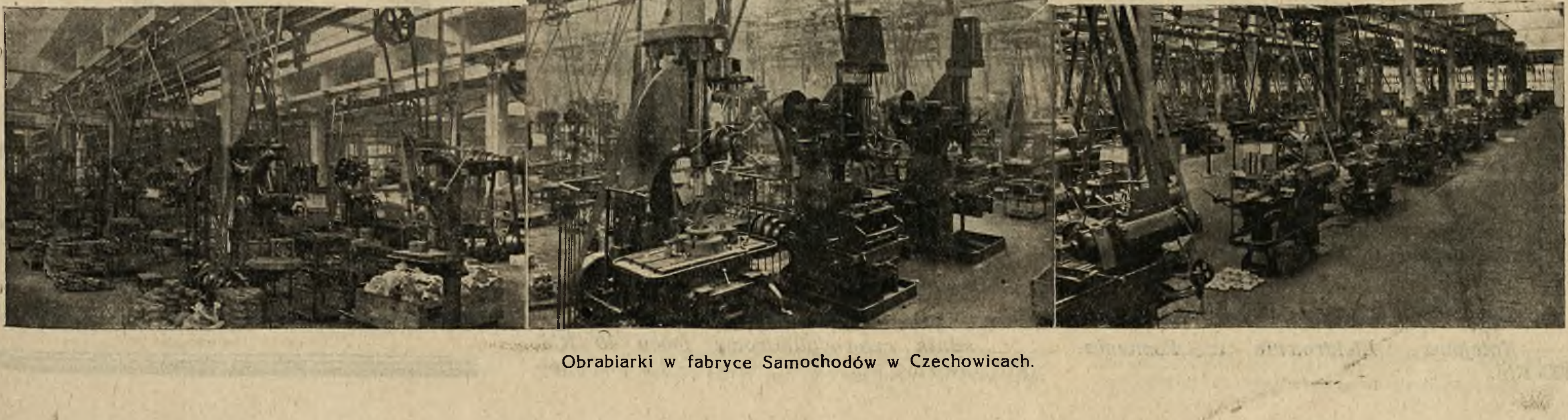
Wychodząc z założenia, że pierwsza w kraju wytwórnia samochodów nie powinna być dostosowana wyłącznie do budowy wielkiej serji jednego typu samochodów, a musi odpowiadać wymogom rynku, na który winna rzucać różne typy samochodów, uwzględniono przy instalacji wytwórni czynniki mogące wpłynąć na uniwersalność produkcji. „URSUS“ jest więc w stanie produkować pojazdy mechaniczne, począwszy od lekkich, osobowych samochodów, aż do ciężkich traktorów rolniczych i wojskowych.

Hala fabryki samochodów w Czechowicach *zajmuje przestrzeń 10 tysięcy metrów kw.*, posiada najlepsze warunki higjeniczne, górne oświetlenie i ogrzewacze powietrzne, utrzymujące stałą i równomierną temperaturę w zimie, a służące jako wentylatory w czasie upałów letnich.



Montaż silnika „Ursus“ syst. Diesel'a mocy 200 KM. w pawilonie własnym na Powsz. Wyst. Kr. w Poznaniu.

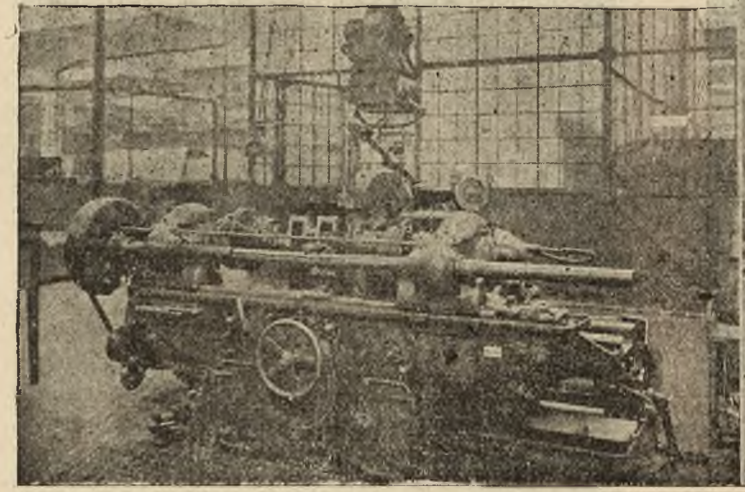
Poza technicznem wyekwipowaniem, składającem się z *około 400 obrabiarek, stanowiących ostatnie słowo techniki* angielskiej i amerykańskiej, zwrócono baczną uwagę na organizację administracji i działu technicznego wytwórni.



Obrabiarki w fabryce Samochodów w Czechowicach.

Należyty dobór materjałów surowych zapewnia wytwórni samochodów „URSUS", własna odlewnia żeliwa i metali półszlachetnych, jak bronz, aluminjum i t. p.

Odlewnie mieszczą się w olbrzymich halach przyczem obsługują nie tylko wytwórnie samochodów i warszawską wytwórnię silników i armatury, lecz również w znacznej mierze i innych odbiorców.



Szlifierka do wałów korbowych.

Działalność odlewni oparta jest na naukowych podstawach, produkt podlega stałej kontroli laboratoryjnej. Dzięki wysokiemu gatunkowi swych odlewów, zyskała sobie odlewnia w nader krótkim czasie licznych odbiorców, a obecnie staje się już aktualną sprawa jej rozszerzenia. Ewentualność tę zgóry wzięto pod uwagę przy projektowaniu budowy, w każ-



Tokarnia rewolwerowa.

dym budynku warsztatowym przewidziano możność trzykrotnego powiększenia powierzchni, bez zakłócenia prawidłowego biegu pracy.

Zakłady Mechaniczne „Ursus" posiadają w swojem obecnem stadjum rozwoju, 4 działy produkcji:



Stacja próby silników.

a). *Warszawską Fabrykę Silników i Armatury,* istniejącą zgórą od 35 lat, która produkuje:

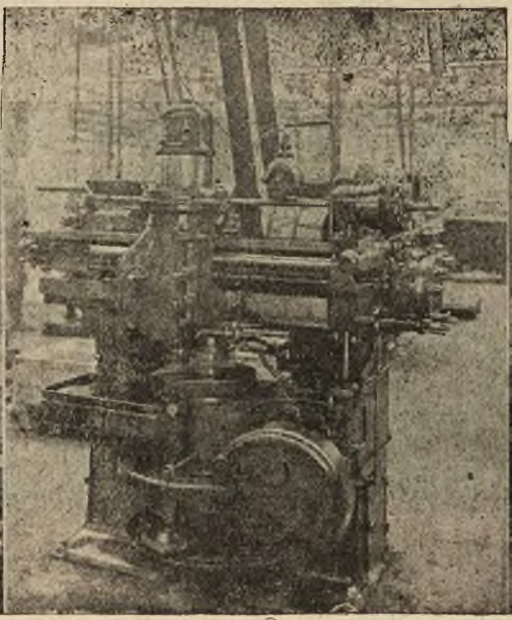
1) silniki spalinowe o mocy od 3 do 600 KM. systemu Diesel'a, pół — Diesel'a, dwu i cztero-suwne — naftowe, ropowe i na gaz ssany.

Oto wykaz większych silników „Ursus" systemu Diesel'a, które pracują w następujących instytucjach:

Starostwo Kartuzy — 500 KM.

Kolejowa Elektrownia w Poznaniu 400 KM.

Magistrat m. Wągrowiec Wlkp.—250 KM.
Gmina Falenica 2 silniki—220 KM i 80 KM.
Zakł. Roln. Przemysłowe w Białej Podl. 200 KM.



Automat Phellow do wyrobu trybów czołowych.

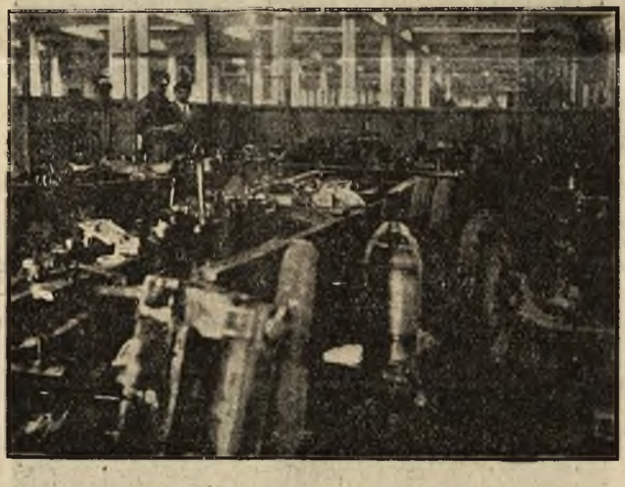
Centr. Zakłady Balonowe w Jabłonnie 2 silniki po 100 KM. każdy.

Magistraty miast: *Góry Kalwarji, Piaseczna, Mławy, Makowa, Mińska-Mazowieckiego, Puław, Krotoszyna, Kałuszyna, Mogielnicy, Opalenicy i* t. d. w których pracują silniki o mocy od 100 do 160 KM.

W obecnej chwili znajduje się w pracy silników produkcji „Ursusa", zarówno w kraju, jak i zagranicą, *zgórą 6600 sztuk*—ogólnej mocy ca 100.000 KM.

2) *armaturę*: do pary, gazu, wody, oraz specjalną dla cukrowni.

b) *Fabrykę samochodów w Czechowicach,* budującą narazie podwozia ciężarowe „Ursus" typu A, AW i trzyosiowe: nadające się na autobusy, karety hotelowe, wozy sanitarne, ciężarowe, strażackie i t. p.



Po każdym raidzie fabrycznym, silniki i podwozia samochodów „Ursus" są szczegółowo badane.

Podwozie „Ursus" typ A posiada:
silnik czterocylindrowy, średnicę tłoka 85 mm., skok tłoka 120 mm., moc silnika 35 KM.; rozstawienie osi 3,5 m., rozstawienie kół 1,5 m., długość całkowitą 5,115 m.; długość do karosowania 3,80 m.; nośność 2 — $2^1/_2$ ton, ciężar własny 1,6 ton, rozwija szybkość do 60 klm. na godzinę.

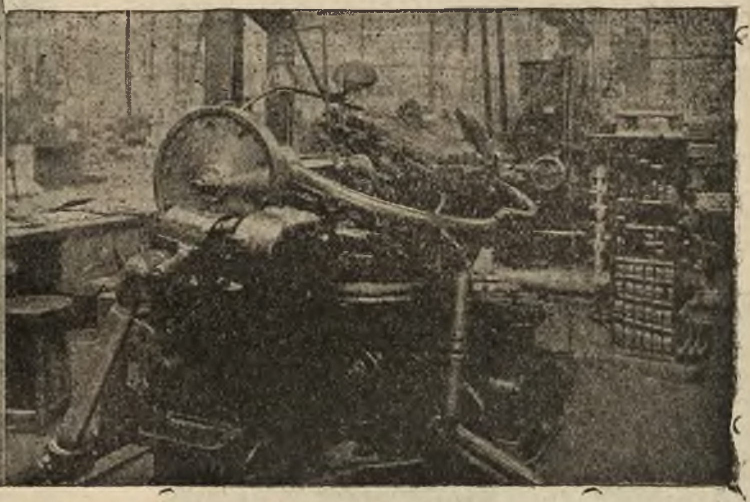


Podwozie typu AW przed wyruszeniem na P.W.K.

Podwozie „Ursus" typ AW posiada:
silnik czterocylindrowy mocy 40 KM. Rozstawienie kół 4,5 m.: kolej — 1,6 m.; miejsce na karoserję — 5450 mm x 2000 mm.; koła do opon 32 x 6, tylne — podwójne. Całkowita długość po skarosowaniu wynosi 7 metrów, hamulce na 4 koła syst. „Westinghouse". Nośność 3 tonny.

Podwozia AW nadają się szczególnie do autobusów.

c) *Fabrykę Metalurgiczną w Czechowicach* składającą się z odlewni żeliwa i odlewni



Automat Gleason do wyrobu trybów.

metali półszlachetnych t. j. bronzu, fosfor-bronzu, glinu, białych metali i t. p.

W związku z Powszechną Wystawą w Poznaniu, Zakłady Mechaniczne „Ursus" wybudowały na terenach wystawowych własny pawilon, w którym wystawione eksponaty zobrazować mają całokształt ich produkcji. W pawilonie zobaczyć można potężny silnik „Ursus"



Autobus „Ursus", przeznaczony na komunikację okrężną na terenie P. W. K.

w ruchu, przekrój podwozia „Ursus" typ A z motorem w ruchu, małe motorki spalinowe, armatury, odlewy, oraz cały szereg ciekawych tablic i wykresów.

Prócz tego *„Ursus" wystawia* wóz strażacki i podwozie AW., oraz wozy specjalne.

Po terenie wystawowym jako komunikacja okrężna dla zwiedzających wystawę, krążą obecnie autobusy „Ursusa".

Z powyższego krótkiego opisu widać jaki trud i wysiłek został dokonany dla stworzenia w Polsce rodzimego przemysłu samochodowego i postawienia go na odpowiednim poziomie, widać troskę o rozwój przemysłu silnikowego, oraz o uniezależnienie się w tych gałęziach produkcji od importu z zagranicy.